



Florian T. Mrazek

Legende Salzburgring

Tradition mit Innovation

Impressum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

©2019 Verlag Anton Pustet
Bergstraße 12
5020 Salzburg
Sämtliche Rechte vorbehalten.

Grafik, Satz und Produktion: Tanja Kühnel
Lektorat: Dorothea Forster, Martina Schneider
Druck: Druckerei Theiss, St. Stefan im Lavanttal
Gedruckt in Österreich

ISBN 978-3-7025-0942-2

www.pustet.at

»»» Inhaltsverzeichnis

»»» Vorwort	9
»»» Die Eröffnung	13
Wie alles begann	
»»» Das erste große Rennen	23
Der Beginn einer Ära	
»»» Die Streckenposten	33
Die Motorsport-Schutzengel	
Gastbeitrag: Walter Scheiber	38
»»» Ohne Netz und doppelten Boden	41
Die Formel-Rennen	
Gastbeitrag: Dieter Karl Anton	52
»»» Sportwagen	57
Ein Hauch von Le Mans in Salzburg	
Gastbeitrag: Dieter Quester	64
»»» Tourenwagen	67
Motorsport zum Anfassen	
Gastbeitrag: Robert Lechner	84
»»» Von der EM zur WM	87
Die Tourenwagen-Weltelite	
am Salzburgring	
Gastbeitrag: Gerhard Berger	96
Gastbeitrag: Franz Engstler	98
»»» Die goldene Ära	101
Die Motorrad-WM am Salzburgring	
Gastbeitrag: Andreas Meklau	118
Gastbeitrag: Jimmy Riegler	120
»»» Das Elefantentreffen	123
Für die Härtesten unter dem Himmel	
Gastbeitrag: Detlef »Lefti« Rack	126
»»» Historische Rennen	129
Motorsportgeschichte	
hautnah erleben	
Gastbeitrag: Michael Steffny	136
»»» Dunkle Stunden	139
Der Salzburgring und seine Krisen	
»»» Alexander Reiner	147
Der Mann hinter der	
Erfolgsgeschichte Salzburgring	
Gastbeitrag: Marcello Lotti	156
»»» Der Salzburgring heute	159
»»» Der Salzburgring in der Zukunft	167
Gastbeitrag: Stefan Schnöll	173

»»» Vorwort

Es war im Dezember 2013, als mir das Team des Verlags Anton Pustet erstmals den Auftrag für ein neues Salzburgring-Buch gab. Ich gestehe: Schon damals – seit der Eröffnung des Salzburgrings waren 45 Jahre vergangen – spukten in meinem Hinterkopf konkrete Gedanken über eine mögliche Neuauflage zum 50. Jubiläum umher. Umso schöner war es, als der neue Geschäftsführer der IGMS, Ernst Penninger, kurz vor Weihnachten 2018 tatsächlich um ein persönliches Gespräch bat, in dem es um die »Legende Salzburgring« gehen sollte. Restlos überzeugt war ich von dem Projekt, als ich erfuhr, dass das Buch nicht nur neu aufgelegt, sondern sogar um einige wichtige Aspekte erweitert werden sollte.

Nun erscheinen die fünf Jahre, die seit dem ersten Erscheinen des Buches vergangen sind, im Vergleich zu den fünf Jahrzehnten des Bestehens des Salzburgrings vernachlässigbar. Auf den ersten Blick mag das vielleicht sogar zutreffen.

Die großen, international bedeutenden Rennserien wie etwa die Motorrad-Weltmeisterschaft, die bis in die 1990er-Jahre zehntausende Zuschauer in den Nesselgraben gelockt haben, sind nicht wieder nach Salzburg zurückgekehrt. Mehr noch: Ein Comeback der Königsklasse des Zweirad-Motorsports scheint heute unrealistischer als noch vor fünf Jahren. Dennoch – oder gerade deswegen – erscheint die Zukunft

des Rings heute viel rosiger als noch 2014. Das hat mehrere Gründe. Einerseits hat der legendäre Alex Reiner nach unglaublichen 40 Jahren als Denker und Lenker der IGM Salzburgring in Ernst Penninger einen würdigen Nachfolger gefunden, bei dem das Lebenswerk des »Chefs«, wie ihn das Team heute noch voller Respekt nennt, in guten Händen liegt. Mehr noch: Die Rolle von Direktor Alex Reiner und Betriebsleiter Detlef »Lefti« Rack als »Elder Statesmen«, die weiterhin mit Rat und Tat zur Verfügung stehen, das Alltagsgeschäft am Ring aber mehr und mehr der nächsten Generation überlassen, ist geradezu beispielhaft für eine gelungene Betriebsübergabe.

Dazu kommt, dass mit Ernst Penninger nicht nur ein erfahrener Kenner der Motorsportszene, sondern auch ein talentierter Geschäftsmann mit einem guten Gespür für die kommenden Trends und Entwicklungen das Steuer übernommen hat. Ihm ist es

zuzutrauen, die eine oder andere Altlast aufzuarbeiten und den Ring mittel- bis langfristig fit für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts zu machen. Leicht ist diese Aufgabe freilich nicht, das Lastenheft ist voll: Angefangen bei der behutsamen Aufarbeitung der gescheiterten Übernahme durch Red Bull über die strategisch wichtige Neupositionierung des Salzburgrings als multifunktionale Mehrzweckanlage für eine breitere Zielgruppe bis hin zum Erreichen des emotional wohl wichtigsten Ziels: des Comebacks international bedeutender Rennsport-Veranstaltungen.

Wie schon so oft in seiner an Höhepunkten und Tragödien reichen Geschichte steht der Salzburgring auch zu seinem 50. Geburtstag vor wichtigen Richtungsentscheidungen. Mit dem Entschluss, das »Phantom« Motorrad-Weltmeisterschaft endgültig aufzugeben und sich stattdessen auf realistische und vor allem lohnendere Ziele wie die Rückkehr einer hochkarätigen Tourenwagen-

Serie zu fokussieren, hat man den ersten Schritt in eine möglicherweise große Zukunft getan. Ohne den Charakter des 4,24 Kilometer langen Asphaltbands mitsamt der legendären Kurven wie Nocksteinkehre oder Fahrerlagerkurve völlig zu verändern, sind Motorradrennen auf dem notwendigen Sicherheitsniveau nicht mehr durchführbar. Die modernen Rennmotorräder sind schlichtweg viel zu schnell geworden. Ließe man die Geschosse des Jahrgangs 2019 auf den Salzburgring, sie würden wohl noch deutlich vor Ende der langen Gegengeraden die 300 km/h-Marke durchbrechen. Man muss kein ausgewiesener Experte sein, um die Sinnlosigkeit eines solchen Unterfangens zu erkennen. Zeitgleich würde wohl niemand gerne ein Rennen mit künstlich eingezogenen Schikanen sehen wollen.

Dass die Zeit seit der Erstauflage von »Legende Salzburgring« im Jahr 2014 nicht stehengeblieben ist, zeigt sich nicht zuletzt an meiner mittlerweile fast fünfjährigen Tochter

Matilda, die nur wenige Tage vor Fertigstellung der Erstauflage zur Welt kam. Ein spezieller Dank gilt natürlich auch meiner Ehefrau Eva, die mir erlaubte, erneut ihr legendäres Coverfoto zu verwenden. Damals hatte sie sich samt Babybauch auf den Asphalt der Start-Ziel-Schikane des Salzburgrings gelegt und dessen Atmosphäre auf unnachahmliche Weise festgehalten. Der Großteil der restlichen Fotos stammt erneut aus dem über 100 000 Fotos umfassenden Archiv von Joschi Mayrhofer. Stellvertretend für all jene, die zur Entstehung des vorliegenden Buches beigetragen haben, bedanke ich mich bei Direktor Alexander Reiner und seinem Geschäftsführer Ernst Penninger für das mir entgegengebrachte Vertrauen.

Florian T. Mrazek
Salzburg, im März 2019



1



3



4



5



❶ 9-facher Motorrad-Weltmeister, Formel-1-Pilot und Sieger des einzigen Formel-5000-Rennens in Österreich: Universal-Talent Mike Hailwood.

❷ In Sachen Leistung war die Formel 5000 der Formel 1 ebenbürtig. Mike Hailwood vor Peter Gethin.

❸ Dieter Quester fuhr am Salzburgring praktisch alles, was Räder hatte. Hier 1974 im Formel 2 Chevron Ford.

❹ Eines der unzähligen heimischen Talente, das durch die Walter Lechner Racing-School ging: der Walser Martin Ragginger.

❺ Einer von vielen Heimsiegen am Salzburgring: Robert Lechner gewinnt 1996 in der Formel Ford beide Läufe.

❻ Treffen der Generationen 1996: Robert Lechner startete in der Formel Ford, Vater Walter Lechner sen. in der österreichischen Tourenwagen-Meisterschaft.



»» **Gerhard Berger**
210-facher Grand-Prix-Pilot

Das erste Mal am Salzburgring war ich als junger Bub mit vielleicht zehn, zwölf Jahren mit meinem Vater. Damals sind wir zum Motorrad-GP gefahren, das muss so in der Agostini-Ära gewesen sein.

Wir sind über der Fahrerlagerkurve gesessen und haben uns die Rennen angeschaut, das war mein erster Kontakt mit der Strecke. Wobei man sagen muss: In meiner frühen Zeit war ich vor allem begeisterter Selbst-Fahrer, der Rennsport als solcher war überhaupt nicht auf meinem Radar. Normalerweise sind Väter ja begeisterte Motorsport-Fans und erzählen einem die ganzen Geschichten. Bei mir hat es das nicht gegeben, mein Vater war zwar begeistert, aber kein Freak. Die Helden Geschichten um mich herum habe ich alle nicht mitbekommen, mir ist es vor allem darum gegangen, irgendwo mit irgendetwas möglichst schnell zu fahren.

Mit 18 war ich dann vor allem begeisterter Motorradfahrer, wir sind in diesen frühen Jahren dauernd bei irgendwelchen Bergrennen mitgefahren, unangemeldet, inoffiziell. Oft auch am Salzburgring, haben am Wochenende mit verschiedenen Gruppen ein paar Runden gedreht, das war eine Riesenhetz. Die Fahrerlagerkurve war für mich nichts wirklich Besonderes, nur eine

schnelle Kurve unter vielen, die es zu meistern galt. Viel kritischer fand ich die Schikane vor Start-Ziel, da sind die meisten Hobbyfahrer fliegen gegangen. Nach dem enormen Speed der Gegengeraden das richtige Maß zu finden und am richtigen Punkt anzubremsen war eine echte Challenge, bei der ich meine Probleme hatte. So richtig abgeflogen bin ich mit dem Motorrad auf dem Salzburgring allerdings nie.

Auch mein späterer Motorsport-Einstieg war nicht fokussiert oder gar strategisch geplant, Hauptsache, ich konnte ein Fahrzeug am Limit bewegen. Wenn mir jemand ein Motorrad hingestellt hat, bin ich Eis-Speedway gefahren, wenn mir der Walter Lechner einen Formel Ford hingestellt hat, bin ich den gefahren. Oder auch einen Tourenwagen. Für mich war das alles ein Teil des Rennsports.

Mein erstes offizielles Rennen am Salzburgring bin ich mit einer Alfetta Gruppe 1 gefahren, das muss Ende der 1970er-Jahre gewesen sein. Zur selben Zeit ist Alex Reiner mit dem Jaguar gestartet. Ich kann mich erinnern, wir sind damals sogar zu zweit in der ersten Reihe gestanden und haben gekämpft. Die Alfetta war natürlich von der Power her unterlegen, der Jaguar war auf der



»» Andreas Meklau

19-facher Motorrad-Meister, letzter österreichischer WM-Lauf-Sieger

Die besten Erinnerungen an den Salzburgring sind mit Sicherheit die beiden größten Rennen, die ich dort gefahren bin. Das wäre einerseits der Lauf zur 500er-WM 1993 mit all den großen Stars wie Wayne Rainey, Kevin Schwantz oder Mick Doohan. Und natürlich der Superbike-WM-Lauf 1995. Bei den 500ern ist mir damals dieser unnötige Frühstart passiert, wenn ich daran denke, blutet mir heute noch das Herz. Aber ich war halt jung und unerfahren und versuchte, alles auf eine Karte zu setzen.

Besonders unwirklich kommt es mir vor, wenn mir meine Kinder heute auf Youtube Videos von der 95er-Weltmeisterschaft der Superbikes am Salzburgring zeigen: Das erste Rennen ist mir damals super aufgegangen, bis mir Fabrizio Pirovano in der Schikane – die hat damals noch Emco-Schikane geheißen – einen Stein aufgewirbelt und auf den linken Stiefel, also meinen Schaltfuß, geschossen hat. Der hat mir ordentlich den Zeh gebrochen, aber im ersten Moment hab ich runterschaut, um zu sehen, ob mein Fuß überhaupt noch da ist, so weh hat das getan. Jedenfalls war ich vor dem zweiten Lauf stinksauer: Der Zeh war dermaßen dick getapt, dass ich mir einen größeren Stiefel organisieren musste. Im Rennen war ich dann übermotiviert und habe an derselben Stelle inmitten des Feldes einen Highsider produziert. Im Kiesbett hat

mich Colin Edwards sogar noch berührt, die Fotografen können sich heute noch an das unglaubliche Bild erinnern, als ich mich mit einem Hechtsprung hinter den Reifenstapeln in Sicherheit gebracht habe – quasi auf der Flucht vor der Rennstrecke.

Von meinem allerersten Rennen in Salzburg trage ich heute noch ein Andenken an der rechten Hand: Das war ein Lauf zur österreichischen Meisterschaft 1990 und damals war Stefan Klabacher am Salzburgring der Local Hero und das Maß der Dinge. Im Kampf ums Podium wollte ich – unerfahren wie ich damals war – in der letzten Schikane vor Start-Ziel außen an Stefan vorbei, bin aber nur auf gleiche Höhe gekommen und danach heftig kopfüber vom Bike abgestiegen. Das Schmerzhafte war jedoch, dass ich noch eine ganze Weile mit der Hand unterm Körper dahingerutscht bin. Irgendwann war dann das Leder vom Handschuh weg, das Resultat waren starke Abschürfungen, deren Narben man heute noch sieht. Das Gute daran: Ich habe dabei sehr viel gelernt und konnte 1992 meinen ersten von insgesamt 19 Meistertiteln feiern.

Ende der 1990er-Jahre bin ich mit der Pro-Superbike-Meisterschaft nach Salzburg zurückgekommen – und war

»»» Der Salzburgring in der Zukunft



Der Salzburgring und Red Bull

Bereits seit den 1980er-Jahren besteht eine enge Partnerschaft und Verbundenheit zwischen dem Salzburgring und dem Unternehmen Red Bull. Lange Zeit, bevor der Energydrink-Hersteller mit Sitz in Fuschl zu einer der wertvollsten Marken der Welt aufstieg, waren die silber-blau lackierten Firmenfahrzeuge mit den obligatorischen Dosen auf dem Dach schon im Nesselgraben vertreten. Und auch der sogenannte Red-Bull-Bogen auf der Start-Ziel-Geraden war schon lange da, als die zweite permanente Rennstrecke Österreichs noch den Namen eines bekannten Mobilfunk-Unternehmens trug.

Die Legende lebt:
Der Salzburgring ist nach wie vor im Besitz des Landes Salzburg.



Erste Verkaufsgerüchte

Seit dem Kauf der Rennstrecke in Spielberg und der darauffolgenden Neueröffnung als Red Bull Ring im Jahr 2011 gab es immer wieder Gerüchte über ein mögliches Interesse von Dietrich Mateschitz, auch das Areal des Salzburgrings zu kaufen. Anfangs war diesbezüglich lediglich der Wunsch Vater des Gedankens: Red Bull in der Formel 1, Red Bull in der Motor GP, der Red Bull Ring in der Steiermark als Heimat für die Formel 1, die DTM und die Langstrecken-WM, während der Salzburgring für eine Rückkehr der Motorrad-Weltmeisterschaft fit gemacht werden sollte. Dieses Szenario war für die meisten Rennsportfans Österreichs schlicht



Nachhaltige Investitionen, ohne den Charakter der Hochgeschwindigkeitsstrecke zu verändern.

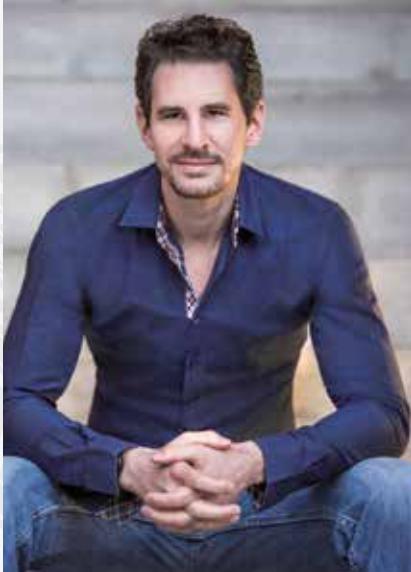
und einfach zu verlockend, um nicht daran zu glauben.



Konkrete Pläne

2015 dann die Sensation: Dietrich Mateschitz bestätigt seine konkrete Absicht, das Areal des Salzburgrings zu kaufen. »Die Aufgabenverteilung wäre klar gewesen: Der Red Bull Ring als Standort für Automobilrennen, der Salzburgring als klassische Motorradstrecke hätte die Motor-

rad-Weltmeisterschaft zurückbekommen sollen«, so IGMS-Geschäftsführer Ernst Penninger. »Da hätten sich sehr viele Synergien ergeben, auch ein Einstieg von Red Bull in die IGMS wäre mittelfristig denkbar gewesen.« Fast ein Jahr lang hielt die Causa die Anrainergemeinden, die Salzburger Landespolitik sowie Motorsportfans und Medien im In- und Ausland in Atem. Wenige Wochen vor dem Comeback der Moto-GP am Red Bull Ring im Sommer 2016 dann die Ernüchte-



»» Florian T. Mrazek

Seit 2002 schreibt Florian T. Mrazek als Motor- und Motorsportjournalist für über 50 Medien im deutschsprachigen Raum über alles, was schön und schnell ist: Autos, Motorsport sowie Entdeckungsreisen hinter dem Steuer. Klassische Fahrzeuge liegen dem begeisterten Oldtimer-Fahrer ebenso am Herzen wie Zukunftstechnologien in der Automobilindustrie. Vom Nürburgring und aus Le Mans berichtete er über die wichtigsten Langstreckenrennen der Welt. Zu seinen Auftraggebern zählten Tageszeitungen und Fachmagazine, aber auch Unternehmen aus der Privatwirtschaft. Die Texte der höchstgelegenen

Automobilausstellung der Welt, die 2011 anlässlich des Jubiläums »125 Jahre Automobil« an der Großglockner Hochalpenstraße eröffnet wurde, stammen aus seiner Feder. Als Lehrbeauftragter des Kuratoriums für Journalistenausbildung gibt er sein Wissen an junge Kollegen weiter. Nach Gründung der Agentur Drivestyle im Jahr 2008, die auf professionelle Pressearbeit im Sport spezialisiert war, wechselte er 2018 zurück in den Journalismus und leitet heute das Mobilitäts-Ressort der Salzburger Nachrichten.

Bildnachweis:

FIA WTCC: 6/7, 8, 86, 90, 91, 92, 94/95, 98, 99, 143, 154/155 (3), 156/157; Histo-Cup: 52, 89, 131, 132, 133, 134/135 (1), 136, 137; Chris Hofer: 54/55 (4), 80, 85; IGMS (Radfoto) 163; ISSC: 38; LMZ/Neumayr/SB: 173; Heiko Mandl/Lechner Racing: 84; Heiko Mandl: 164 (Schneefräse), 166, 168, 170 (Kurve), U4 (Mitte); Manuel Mackinger (Autos & Motorräder): 170 Josef Mayrhofer: 12, 14, 15, 16, 17, 19, 20/21, 22, 24, 25, 26, 28, 29, 30/31, 32, 34, 35, 37, 40, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50/51, 53, 54/55: (außer Bild 4), 56, 58, 59, 60, 61, 62/63, 64, 65, 66, 68 und Mitte, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78 und Mitte, 79, 82/83, 88 und Mitte, 96, 97, 100, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 110, 111, 112, 113, 114, 116/117, 118, 120, 121, 122, 124, 125, 126, 128, 134/135 (außer Bild 1), 138, 140, 142, 143, 144, 146, 148, 150, 151, 152, 153, 154/155 (außer Bild 3); Eva-Maria Mrazek: 174, Titelseite; Jimmy Riegler: 120; Heimo Spindler: 160; Klemen Stular: 163.